

LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- infrastruktuurin rahoitus

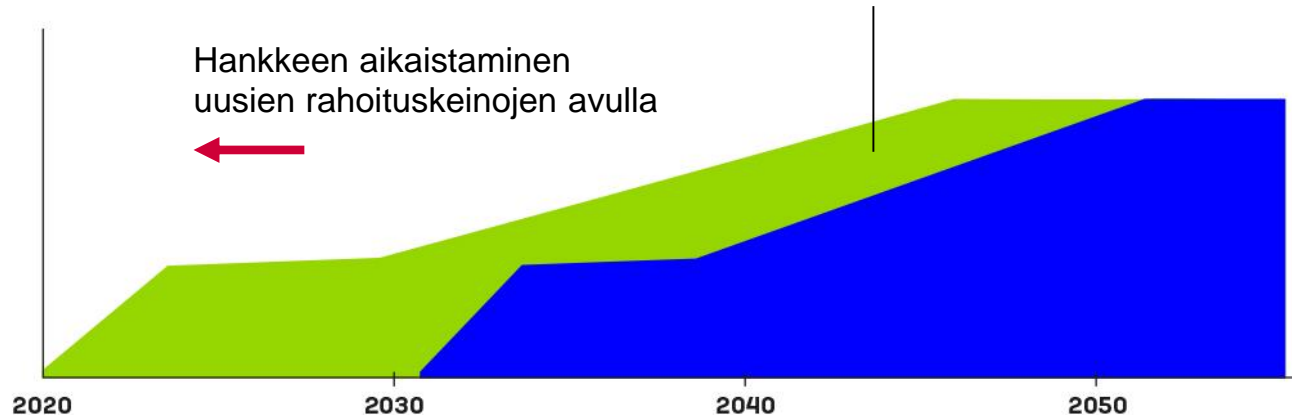
Niko-Matti Ronikonmäki, liikenne- ja viestintäministeriö
Parlamentaarinen ohjausryhmä 28.2.2020

Etupainoisempi liikennehankkeiden toteuttaminen

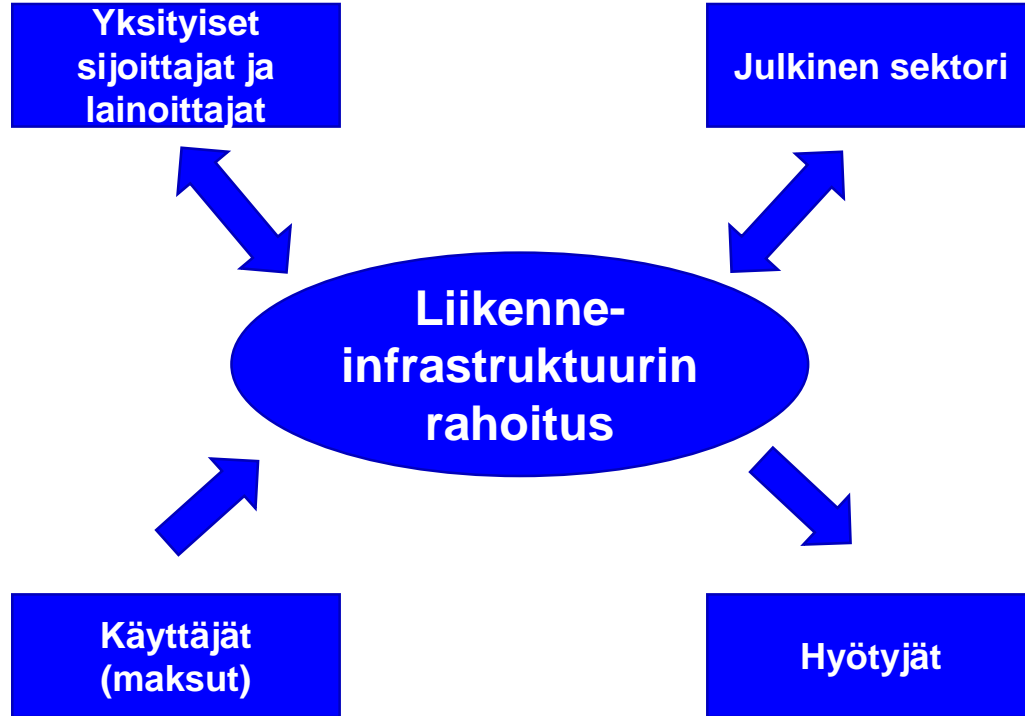
Liikennehankkeen tuottamat hyödyt

Hankkeen aikaistamisella saatavat hyödyt yhteiskunnalle

Yhteiskunta menettää liikennehankkeiden tuottamia hyötyjä, mikäli liikennehankkeet viivästyvät rahoituksen puutteen vuoksi



Liikenteen rahoituksen viitekehys – Ketkä ovat toimijoita?



Lähde soveltaen: Rodrigue J. 2017. "The Geography of Transport Systems"

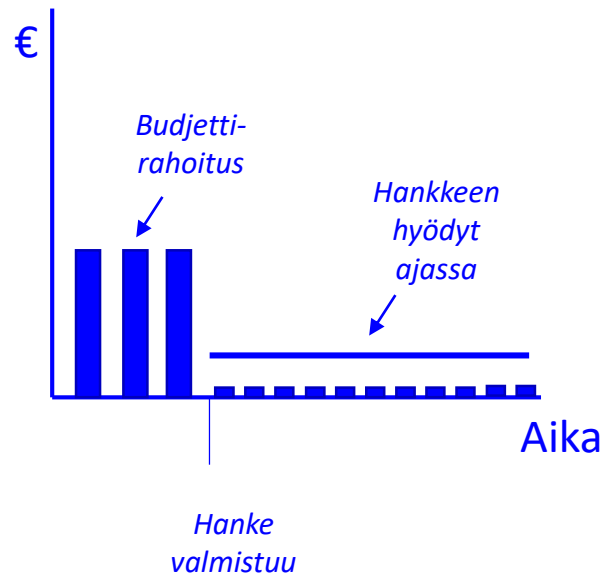
Parlamentaarinen työryhmä 28.2.2018



- Liikenneverkon kunnossapito ja korjausvelan vähentäminen toteutetaan talousarviorahoituksella.
- Mahdollistetaan liikenneverkon kehittämishankkeissa nykyistä suurempi EU-rahoituksen osuus varmistamalla, ettei kansallinen järjestelmä estä EU-rahoituksen hakemista. Soveltuvien rahoitusmalli arvioidaan hankekohtaisesti.
- Hankekohtaisia yhtiöitä voidaan käyttää mahdollistamaan aiempaa useampien hankkeiden toteutuminen ja tehostamaan ja nopeuttamaan hankkeiden toteuttamista. Hankeyhtiö voisi joko toteuttaa hankkeen itsenäisesti, jolloin valtio voisi olla omistajana yhtiössä, tai viraston puolesta valtion verkolla, jolloin yhtiöllä olisi käyttöoikeus väyläalueeseen tietyn ajanjakson ajan. Hankekohtaiset yhtiöt voivat rahoittaa investointeja talousarvion ulkopuolisella rahoituksella.
- Nykyisin käytössä olevia rata- ja väylämaksuja hyödynnetään jatkossakin. Työryhmä ei ota kantaa käyttäjämaksuihin maanteilla tai katuverkolla, vaan toteaa, että näiden tarve tulee arvioida erikseen. Mahdollisten käyttäjämaksujen käyttöönoton edellytyksenä erikseen määriteltyjen väylähankkeiden rahoituksessa olisi, että kyseessä olisi aito vastikkeellinen maksu paremmasta väylän palvelutasosta, mitä ei luokitella veroksi. Tämän yhtenä edellytyksenä on, että hankkeessa luodaan toiselle yhteydelle vaihtoehtoinen palvelutasoa selkeästi parantava yhteys.
- Hyötyjä maksaa -mallia kehitetään edelleen ja hyödynnetään nykyistä laajemmin. Erityisen hyvin malli soveltuu kaupunkiseutujen ratahankkeisiin ja asemanseutujen kehittämiseen. Lisäksi mallin soveltaminen edellyttää liikenneverkon kehittämishankkeiden vaikutusten arvioinnin kehittämistä.

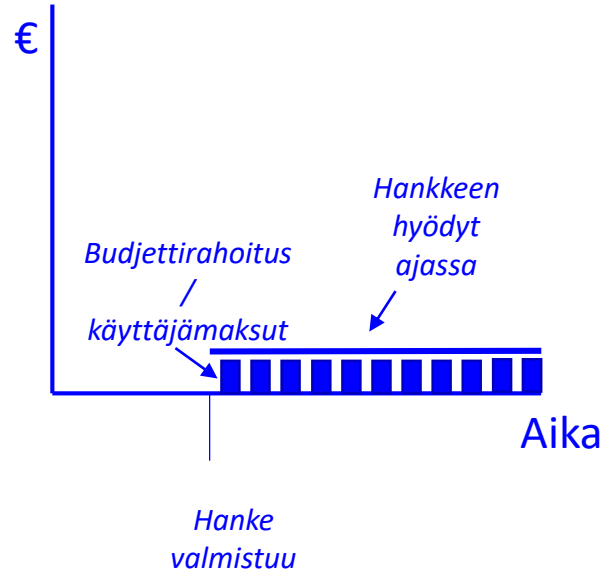
Budjettirahoitus infrastruktuurin rahoituskeinona

- Perinteinen tapa rahoittaa liikenneinfrastruktuuria.
- Riskinkanto julkisella sektorilla: Valtiolla rahoitus tapahtuu talousarvion kautta.
- Matalat rahoituskustannukset.
- Julkisen sektorin budjettirajoite huomioitava hankekorista päätettäessä.
- Hanke ei ole yhteydessä sen hyötyihin: Hyödyt kapitalisoituvat kiinteistömarkkinoilla, kansantaloudessa ja verotuloina epäsuorasti.



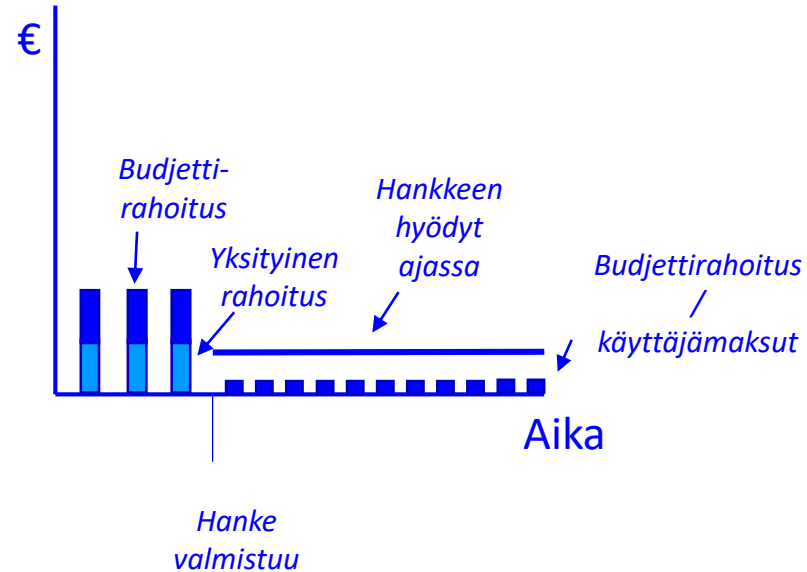
Elinkaarimalli (PPP) infrastruktuurin rahoittajana

- Käytetty Suomessa mm. Lahden moottoritien rahoituksessa.
- Siirtää budjettivaikutuksen tuleville hallituskausille.
- Rahoitus joko budjetista tai käyttäjille kohdistetuista maksuista.
- Yksityinen sektori kantaa osan hankkeen riskeistä.
- Rahoituskustannukset suuremmat kuin perinteisessä budjettirahoituksessa.



Hankeyhtiö (PPP) infrastruktuurin rahoittajana

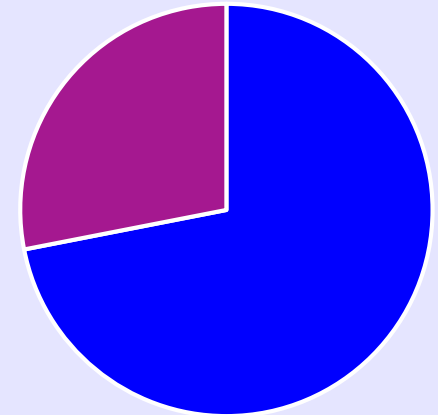
- Kannustimien luominen keskiössä:
Kaikkien investoijien tavoitteena pitkän aikavälin hyötyjen maksimointi.
- Riskinkannon ratkaiseminen keskeinen kysymys muodostamisvaiheessa.
- Rahoituskustannukset suuremmat kuin budjettirahoituksella toteutettavissa hankkeissa.
- Mahdollisuus hyödyntää yksityistä rahoitusta sekä vierasta pääomaa.
- Hyötyjen aktivointi voi tapahtua jo pääoman muodostamisen vaiheessa (kiinteistökehitys).



Hyötyjä maksaa -malli

- Kehittämishankkeissa on mahdollista hyödyntää yhä enemmän hyötyjä maksaa -mallia.
- Malli perustuu siihen, että joissain tapauksissa kunta tai joku muu ulkopuolinen taho maksaa saamansa hyödyn perusteella osan valtion vastuulle kuuluvista liikenneverkon uusien kehittämishankkeiden investointikustannuksista.
- Nykyisin malli perustuu talousarviopohjaiseen rahoitukseen ja oleellinen ero valtion budjettirahoitettuihin hankkeisiin on kustannustenjako kuntien tai yritysten kanssa.
- Valtion kannalta hyötynä on, että se vähentää talousarviorahoituksen tarvetta hyötijien osallistuessa valtion väyläverkon kehittämiseen.
- Yleensä hankkeeseen liittyy myös rahoittajan omia investointeja. Esimerkiksi kuntien intressi rahoittaa valtion väylähankkeita johtuu liikennehankkeiden vaikutuksista maan arvon nousuun ja muihin laajempiin vaikutuksiin.
- Liikennehankkeista aiheutuu esimerkiksi kunnille monesti laajempia hyötyjä kuin mitä hankkeen rakentamiskustannuksiin osallistuminen aiheuttaa menoja.

Rahoitusosuus



- Valtio
- Kunnat / muut hyötyjät

Muita mahdollisia rahoituskeinoja



Raidehankkeiden hankeyhtiöt

- Hankeyhtiön hyödyntäminen raidehankkeiden toteuttamisessa ja rahoituksessa tarkoittaa liikenteen ja maankäytön tiivistä yhteissuunnittelua sekä toteutusta.
- Eri maissa on käytössä erilaisia malleja, mm. Tanskassa mallia on hyödynnetty Kööpenhaminan metron rahoituksessa ja toteutuksessa.
- Hankeyhtiö olisi lähtökohtaisesti julkisomisteinen yhtiö, joka toimisi rakennettavan raidehankkeen omistajana sekä infrahaltijana. Tämän lisäksi yhtiölle osoitettaisiin esim. apporttisijoituksena kiinteistöomaisuutta rakennusoikeuksien ominaisuudessa.
- Yhtiön tulovirta muodostuisi lainsäädännön puitteissa kerättävistä käyttäjämaksuista, kiinteistöomaisuudesta saatavista vuokratuotoista sekä myyntituloista ja mahdollisista omistajilta kerättävistä vastikkeenomaisista maksuista.
- Hankeyhtiön kannattavuus arvioitaisiin suunnitteluvaiheessa ja se olisi riippuvainen hankkeen tuomista käyttäjähyödyistä, niiden kapitalisoimisesta tulovirraksi sekä kiinteistöomaisuuden arvonnoususta ja siitä saatavasta tulovirrasta.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Voi sisältyä osin talousarvioon, mutta investointikustannukset merkittävä osa jäisi talousarvion ulkopuolelle. Talousarvioon voisi sisältyä oman pääoman sijoitukset sekä mahdolliset omistajien maksamat vastikkeenomaiset maksut.</i>	<i>Pienemmissä hankkeissa nopeallakin aikataululla, mutta suurissa infrahankkeissa soveltaminen tapahtuu pidemmän polun kautta. Keino on riippuvainen suunnitteluasteesta, toteutettavuudesta sekä kaavoituksesta.</i>	<i>Sovellettavissa sekä kaupunkien sisäisiin että kaupunkien välisiin raideyhteyksiin. Käyttötarkoituksesta riippuen soveltamistapa eroaa, sillä kaupunkien sisäisissä hankkeissa korostuu maankäyttövaikutusten hyödyntäminen ja kaupunkien välisissä yhteyksissä parantuneen palvelutason tuoman hyödyn kapitalisointi.</i>

Käyttäjämaksut

- Investointeja ja/tai kunnossapitoa ja/tai operointia rahoitetaan perimällä käyttäjiltä / operaattorilta maksua.
- Ratamaksu kattaa osan kustannuksista. Väylämaksu kattaa tällä hetkellä n. puolet meriväylien väylänpidonkustannuksista.
- Tieliikenteeltä Suomessa ei peritä maksuja. Teiden käyttäjämaksut ovat esillä, sillä liikennejärjestelmä kaipaa lisärahoitusta ja autoilun ympäristövaikutuksia halutaan vähentää.
- Alueelliset maksut (esim. ruuhkamaksut) ovat yleistyneet viime vuosina. Kokemukset ovat vaihtelevia.
- Suomessa ainoastaan suurissa kaupungeissa pystyttäisiin keräämään merkittävästi rahoitusta tiemaksuilla liikennejärjestelmän kehittämiseen.
- Yleisin tiemaksun muoto on yksittäisen tien, sillan tai tunnelin käytöstä perittävä maksu.
 - mm. Ruotsi, Norja, Tanska, Itävalta, Saksa, Espanja, Portugali, Italia, Ranska, Kroatia, Puola, USA

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkälaisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Tulopuoli riippuu siitä, onko kyse valtion ylläpitämän väylän maksuista vai erilliselle yhtiölle siirretystä vastuusta ja tulosta.</i> <i>Käyttäjämaksuilla rahoitettavat menot eivät sisälly talousarvion menopuolelle, tosin hyväksyttävyyttä edellyttäisi esim. ruuhkamaksujen palauttamista alueille.</i>	<i>Aikaisintaan 2 vuotta mahdollisen päätöksenteon jälkeen.</i>	<i>Alueelliset ruuhkamaksut teille, joilla on ruuhkia ja tulojen käyttö esim. joukkoliikenteen parantamiseen.</i> <i>Vinjetit tai km-pohjaiset maksut päivittäisen hoidon kustannuksiin.</i> <i>Tie- ja siltatullit hankkeiden osarahoittamiseen, jos paljon käyttäjiä suhteessa keruukustannuksiin.</i>

Norjan tiemaksumalli

- Ns. Norjan malli yhdistää käyttäjämaksut, hyötyjä maksaa – periaatteen sekä osapuolten vastuut systemaattisella ja hallitulla tavalla.
- Alueilla on oikeus esittää tiemaksuja osana hankkeen rahoitusta. Parlamentti hyväksyy jokaisen hankkeen osana pitkäjänteistä ohjelmaa. Maksua peritään lähtökohtaisesti 15 vuotta eli kunnes hankkeen investointikustannukset on maksettu. Investoinnin toteutus voidaan tehdä käytettävyyssperusteisena PPP:nä tai talousarviosta erilaisilla urakkamalleilla.
- Alueen rahoitusosuus vastaa arvioituja käyttäjämaksutuloja (tyypillisesti noin ½ investointikustannuksista) ja ne maksetaan investoinnin valmistuttua ja rahoitetaan porttityhtiön omistajien takaamalla lainalla, jota maksetaan takaisin käyttäjämaksuilla.
- Määräaikainen, hankekohtainen maksu on käyttäjien hyväksyttävissä. Kysyntäriskin kantavat porttityhtiön omistajat. Porttityhtiö kantaa myös kustannukset maksujen keruusta.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Valtion budjetista rahoitettava osuus investoinnin kustannuksista ja kunnossapito-kustannukset, lisäksi mahdolliset takaukset, oman pääoman sijoitukset ja rahoitus-kustannukset</i>	<i>Pilottihanke voisi toteutua noin 2 vuotta käyttöönotto-päätöksen ja tarvittavien lainsäädäntömuutosten jälkeen.</i>	<i>Tie- ja siltatullit sellaisten hankkeiden osarahoittamiseen, joissa paikallistoimijat osoittavat merkittävän taloudellisen sitoutumisen ja kantavat kysyntäriskin sekä keruukustannukset.</i>

Rahoitusyhtiö

- Valtio perustaa yhtiön, joka hankkii markkinoilta rahoituksen yksittäiseen hankeinvestointiin (Rahoitus Oy) tai useisiin investointeihin (Infra Oy). Sijoittajiksi voivat tulla myös muut tahot.
- Omistajat takaavat lainat, jolloin saadaan hyödynnettyä valtion alempia rahoituskustannuksia ja lisäksi kevennetään PPP-mallin tarjoajakohtaisia transaktiokustannuksia. Rahoitus hankitaan esim. voittaneen tarjoajan antamalla sitovilla maksuerillä. Tästä huolimatta rahoituskustannukset ovat todennäköisesti suuremmat kuin talousarviorahoituksella.
- Yhtiö voi keskittyä rahoituksen järjestämiseen, jolloin se sopii rakennuttamispalveluista tilaajaviraston kanssa tai hankkii ko. palvelut konsulttitoimistolta. Tällöin se ei tarvitse merkittävässä määrin omaa henkilöstöä. Tosin laadunvarmistuksen ja projektinhallinnan näkökulmasta yhtiöön on järkevä panostaa joitakin asiantuntijoita.
- Vaihtoehtoisesti yhtiöön voidaan palkata omat rakennuttamisresurssit. Erityisesti Infra Oy:n kaltaisessa usean hankkeen mallissa asiantuntijaresurssien keskittäminen on hyvin perusteltua. Synergiaetuja on tällöin mahdollista myös taloudellisten riskien jakamiseen hankkeiden välillä.
- Yhtiö päättää - yhdessä rakennuttajan ja omistajien kanssa - hankkeeseen sopivimmat toteutustavat.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Sisältyy/vaikuttaa talousarvioon</i>	<i>Pilottihanke noin 2 vuotta mallin käyttöönottopäätöksen jälkeen.</i>	<i>Isot hankkeet, joissa menojen jaksottaminen on perusteltua ja taloudellinen kannattavuus ylittää riskit ja kustannukset.</i> <i>Mallin käyttöönoton taloudellinen järjestyminen on arvioitava huolellisesti. Suositeltavaa on edetä yksittäisten pilottikohteiden kautta.</i>

Sisäinen lainoitus

- Virasto lainaa Valtiokonttorilta rahaa hankkeen rakentamiseen. Mallin isoin hyöty on takaisinmaksun joustavuus ja jopa talousarviorahoitukseen verrattavissa oleva rahoituskustannusten edullisuus. Sisäisen lainoituksen transaktiokustannukset ovat vain murto-osa yksityiseen lainoitukseen perustuvista malleista.
- Valtiokonttorin laina- ja riskienhallintapolitiikat ratkaisevat tarvittavan oman pääoman määrän ja lainalle asetetut muut ehdot. Muista ehdoista merkittävin on mahdollinen takausvaatimus. Oletus on, että nämä vaatimukset ovat harvinaisia.
- Ruotsissa sisäistä lainoitusta on sovellettu useisiin infrahankkeisiin parlamentin erillispäätöksellä. Eduskunta nimesi hankkeet ja periaatteet mallin käytölle. Tällä minimoitiin tarve lainsäädännön muutokselle ja mallin väärinkäytölle.
- Ruotsissa mm. Botniabaanan sisäinen lainamalli toteutettiin niin, että hankkeeseen perustettiin lisäksi yhtiö, jonka omistivat valtion virasto ja alueen kunnat. Tällä varmistettiin, että rahoitus kanavoitiin ko. hankkeeseen, eikä omistajien muihin toimintoihin.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Sisältyy talousarvioon.</i> <i>Investointeja ei kirjata kehittämisen investointien menomomentille, vaan niiden sijaan menomomentille kirjataan korot ja kuoletukset, jotka virasto maksaa Valtiokonttorille.</i>	<i>Pilottihanke n. vuosi käyttöönottopäätöksen jälkeen.</i> <i>Olisi nopeasti otettavissa käyttöön, sillä ei edellytä erityisiä uusia panostuksia osaamiseen tai riskienjakoon.</i>	<i>Isot hankkeet, joissa menojen jaksottaminen on perusteltua ja taloudellinen kannattavuus hyvä.</i> <i>Sisäinen lainoitus soveltuu hyvin rationalisointihankkeisiin, joissa parannetaan palvelutasoa samalla, kun kevennetään elinkaarikustannuksia (esim. lautat silloiksi).</i> <i>Mallia olisi järkevä käyttää myös joko todella isoihin hankkeisiin erittäin pitkiksi laina-ajoina.</i>

Rahastot

- Kaikissa niissä maissa, joissa on käytössä tie- ja liikennerahastoja, rahastot saavat osan tuloistaan käyttömaksuilla tai muilla erityismaksuilla. Julkisia rahastoja on mm. Tanskassa, Hollannissa, Puolassa ja USA:ssa.
- Suomessa valtiolla on tällä hetkellä 11 talousarvion ulkopuolista rahastoa, mutta ei liikennesektorilla.
- Maailmalla on useita yksityisiä infrastruktuurirahastoja, jotka etsivät hyviä sijoituskohteita globaalisti. Julkiset infrahankkeet nähdään monesti suhteellisen riskittöminä ja siten varmatuottoisina kohteina. Se tekee niistä houkuttelevia sijoituskohteita etenkin sellaisina aikoina, kun riskittömistä sijoitusvaihtoehdoista on puutetta.
- Yksityinen rahasto kerää sijoittajilta pääomaa, joka sijoitetaan hankkeisiin. Toiminta perustuu sijoituksista saataviin tuottoihin, tyypillisesti palvelu- tai käyttömaksuihin. Rahastot sijoittavat käytännössä joko PPP-hankkeisiin tai sähkö- yms. verkkoihin.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Rahaston perustamiseen ja pääomittamiseen liittyvät menot.</i>	<i>Päätöksen jälkeen rahaston pääomittaminen n. vuosikymmenen ajan sekä asteittaisen hyödyntämisen aloittaminen. Mahdollinen talousarviorahoituksen korvaaminen merkittävässä määrin vasta pitkän aikavälin kuluessa.</i>	<i>Eryisesti taloudellisesti kannattavaan väylänpitoon.</i>

Väylänpitäjän yhtiöittäminen

- Valtion väyläomaisuuden sekä väylänpitovastuun siirto valtion omistamalle erillistehtävayhtiölle. Yhtiö rahoittaa investointinsa tyypillisesti käyttäjämaksuihin perustuvalla tulo-rahoituksella sekä lainarahoituksella markkinoilta. Yhtiön omistajaohjauksella kannustetaan mm. palvelutasoon ja investointeihin ja säännellään yhtiön hinnoittelua ja tuottoja.
- Yhtiöittämisen merkittävimmät hyödyt ovat liiketoimintalähtöisyydessä eli siinä, että investointeja ja kunnossapitoa kohdennetaan taloudellisin perustein. Yhtiöt voivat rahoittaa toimintaansa budjettitaloutta joustavammin tulo- ja lainarahoituksen turvin normaalien liiketaloudellisten reunaehtojen puitteissa.
- Tienpitäjän yhtiöittämisistä on tehty mm. Englannissa, Portugalissa, Norjassa, Saksassa, Italiassa, Itävallassa ja Unkarissa. Tyypillisesti yhtiöt vastaavat kuitenkin vain muutamasta prosentista valtion tieverkkoa, usein käyttäjämaksuperusteisia moottoriteitä. Siinä tehtävässä ne ovat onnistuneet. Yhtiöt eivät kuitenkaan toimi kaupallisin periaattein markkinoilla, vaan niiden toimintaa rahoitetaan merkittävästi valtion budjetista.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Yhtiön perustamiseen ja pääomittamiseen sekä vakuutuksiin ja takauksiin liittyvät menot.</i>	<i>Toimeenpano aikaisintaan noin 1,5 - 2 vuotta yhtiöittämisvalmisteluiden käynnistämispäätöksestä.</i>	<i>Taloudellisesti kannattavaan väylänpitoon.</i> <i>Yhtiöittämisen kokonaisyödyt riippuvat liiketaloudellisesta kannattavuudesta.</i> <i>Kannattamattomia väyliä on hankala lakkauttaa, joten niiden rahoitus jää edelleen valtion hoidettavaksi.</i>

Omaisuuuden myynti

- Valtion sijoitusomaisuuden myyntituloilla on aina ollut merkittävä rooli talousarviorahoitusta täydentävänä elementtinä. Reaaliomaisuuden myynti yksityisille toimijoille puolestaan oli kansainvälisesti huipussaan 80-luvulla. Nykyisin tyypillisempiä ovat erilaiset jaetun omistuksen mallit.
- Tämänkin mallin vahvuus on elinkaarivastuussa sekä rahoituksen vipuvaikutuksissa. Pääomaa voidaan vapauttaa tuottavampiin hankkeisiin tai omaisuuden hallintaa voidaan uudistaa ja tehostaa asiaan paremmin vihkiytyneiden sopimuskumppanien avulla.
- Omaisuuden siirtoon liittyy usein oikeus periä käyttäjämaksuja. Sopimuksissa palvelun hinnalle tai hinnannousulle on useasti määritelty katto sopimusteknisin keinoin esim. energiasektorilta tutun ns. regulaatiomallin mukaisesti. Satamien ja joidenkin kaupallisten lentokenttien toiminta on täysin markkinaehtoista.
- Valtion omaisuuden myynnistä päättää eduskunta raha-asiain valiokunnan käsittelyn ja valtion omistajaohjauspolitiikan perusteella. Poliittinen päätöksenteko on tärkeää, koska omaisuuden myynnillä luovutaan myös sen avulla tuotettavista hyödyistä.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Sisältyy talousarvioon eri momenteille riippuen siitä, mitä omaisuutta realisoidaan ja millaisilla järjestelyillä.</i>	<i>Myytävästä omaisuudesta riippuen käytettävissä muutamassa kuukaudessa – parissa vuodessa myyntipäätöksen jälkeen.</i>	<i>Sellaisiin hankkeisiin, jossa taloudellinen kannattavuus ylittää omaisuuden vaihtoehtoistuotot.</i> <i>Omaisuuuden myynnin sijasta ostajalle voidaan antaa pitkäaikainen käyttö- ja kehitysoikeus konsessiosopimuksen kautta.</i> <i>Hyvin toteutettuna sale and lease back -vaihtoehto voisi olla perusteltua tievalaistuksessa siinä vaiheessa, kun nykyiset investoinnit tulevat käyttöikänsä päähän.</i>

Verotulojen korvamerkintä

- Verojen korvamerkintä tarkoittaa sitä, että joidenkin verojen tuotto(a) käytetään talousarvion yleiskatteellisuuden sijasta erikseen päätetyn käyttötarkoituksen menoihin. Tarkoituksena on turvata pitkäjänteisellä ja ennakoitavalla tavalla kriittisiksi arvioitujen julkisten toimintojen rahoitus.
- Eri maissa on käytössä erilaisia malleja, vaikkakaan kovin laajaa suosiota verojen korvamerkintä ei esim. Euroopassa ole saanut. Tyypillisesti esim. tietty %-osuus polttoaineverojen tuotosta ohjataan automaattisesti väylänpitoon. Suomessa on käytössä korvamerkitty YLE-vero.
- Tyypillisesti verojen korvamerkinnästä päätetään laajan poliittisen yhteisymmärryksen ja avoimen julkisen keskustelun kautta. Näin menetellen sitoutetaan kansalaiset ja päättäjät tehtyyn ratkaisuun, mikä vähentää riskiä sille, että myöhemmät päätöksentekijät kumoavat tehtyjä päätöksiä ja aiheuttavat siten epävarmuutta ao. toimijoille.
- Verojen korvamerkinnät ovat pitkäkestoisia päätöksiä ja siksi niitä pitää tehdä erittäin harkiten. Tosin käytäntö on osoittanut, että myös korvamerkittyihin veroihin kohdistuu paljon muutospainetta suuntaan tai toiseen.

Miltä osin sisältyy talousarvioon	Millä aikavälillä keino käytettävissä	Minkä tyyppisiin hankkeisiin sovellettavissa
<i>Sisältyy talousarvioon.</i>	<i>Aikaisintaan käyttö on mahdollista noin vuoden päästä päätöksenteosta.</i>	<i>Väylänpidon rahoitustarpeiden näkökulmasta esim. polttoaineverotuksen ongelmana on se, että tulot vähenevät autojen energiatehokkuuden lisääntyessä ja käyttövoimien muuttuessa, joten väylänpitäjät joutuvat jatkuvasti perustelemaan tariffien nostamisen puolesta.</i> <i>Liikennemäärien kasvu toki tuo lisää rahaa, mutta kasvattaa samalla myös väylänpidon kustannuksia.</i>

EU-rahoitus



CEF-rahoitus

- CEF-rahoitus eli Verkkojen Eurooppa -väline rahoitusta myönnetään liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuurihankkeille
- Uuden ehdotuksen tukikelpoisista mukaan suunnittelun tuki on korkeintaan 50 % ja ratahankkeiden toteutuksen tuki korkeintaan 20 % kustannuksista (jos pullonkaula tai rajat ylittävä voi olla korkeampi)
- Vuosittainen hakumenettely ja vuoden 2018 budjetti liikenteelle oli 450 miljoonaa euroa, josta 100 miljoonaa euroa ERMTS-hankkeille
- 2014–2017 Suomen liikennehankkeet saivat 140 miljoonaa euroa CEF-rahoitusta 424 miljoonan euron investointeihin
- Komission ehdotus liikenteen CEF-rahoitukseksi 2021 – 2027 on yhteensä 30,6 miljardia euroa

CEF-rahoitus

- Väylähankkeista rahoitusta saa käytännössä vain raidehankkeille
- Arvioinnissa huomioidaan kustannukset ja hyödyt, toteuttamisvalmius ja rajat ylittävä ulottuvuus
- Lisäksi arvioidaan rahoituksen katalyyttinen vaikutus investointeihin sekä yhdenmukaisuus unionin ja kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien kanssa
- Suunnittelulle voi hakea tukea silloin, kun suunnittelusta on olemassa hanke, jolla on budjetti, sille on rahoitus ja päätös suunnittelun käynnistämisestä voidaan tehdä heti
- Rakennuskustannuksiin rahoitusta voi hakea, kun hanke on päätetty toteuttaa ja sille on rahoitus olemassa esim. valtion budjetissa

EU:n rakennerahoitusta liikennehankkeisiin

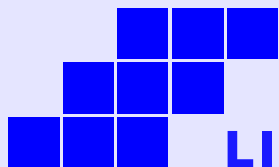
- Seuraavan Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) –ohjelman valmistelu vuosille 2021-2027 on käynnissä (TEM:n johdolla).
 - Komissio hyväksyy jäsenmaiden ohjelmaesitykset vuoden 2020 aikana.
 - Komissio suositellut Suomelle keskittymistä muille tavoitealueille kuin liikennehankkeisiin.
 - Ehdotettu lisättäväksi laajakaistahankkeet Itä- ja Pohjois-Suomen alueilla.
- Nykyisellä rahoituskaudella tuettu LVM:n hallinnonalan hankkeita noin 50 milj. eurolla (noin 50 hanketta) Itä- ja Pohjois-Suomessa. EU-tuki kattanut n. puolet kustannuksista.
- Tärkeää varmistaa, että mahdollinen liikenne-rahoitus suunnataan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltävien tavoitteiden ja toimenpiteiden mukaisesti, esim. elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin vastaten.

Yhteenveto



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitus

- Lähtökohtana valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on valtion talousarviorahoitus.
- Toimenpiteitä suunniteltaessa arvioidaan soveltuva rahoitustapa.
- Ensisijaisesti hyödynnetään elinkaarimallin, hyötyjä maksaa -mallin sekä hankeyhtiömallin mahdollisuudet. EU-rahoitus hyödynnetään täysimääräisesti.
- Maksujen osalta huomioidaan mm. ruuhkamaksulainsäädännön mahdollisuudet.
- Arvioidaan myös talousarviorahoituksen kehittämistarpeet.
- Ehdotus: muita mahdollisia rahoituskeinoja arvioidaan uudelleen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä seuraavalla hallituskaudella. (Jos näiden suuntaan halutaan edetä, on se linjattava selvitystoimeksiantona valmisteilla olevaan suunnitelmaan.)



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma

LVW LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

